

Coperta: © Cornel Stan

© Cornel Stan

© 2017 (pentru prezenta ediție) Editura Coresi SRL,
WWW.CORESINET. *Toate drepturile rezervate.*

ISBN 978-606-996-012-7

Ediția electronică a prezentei cărți se poate accesa la linkul:
<http://ibooksquare.ro/Books/ISBN?p=978-606-996-013-4>

Acest roman a fost tradus din limba germană de către autor.

Titlul original: **AUTOMACHER**, apărut în 2015 la
FORMAT Druckerei & Verlagsgesellschaft mbH, Jena.

*Editura Coresi SRL mulțumește Editurii FORMAT Druckerei
& Verlagsgesellschaft mbH pentru punerea la dispoziție a
fișierelor pre-press folosite pentru imprimarea ediției princeps.*

Pentru mai multe informații privind prezenta carte, scrieți
la coresi@coresinet.net.

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României

STAN, CORNEL

Creatori de automobile : roman / Cornel Stan. — București :

WWW.CORESINET, 2017

ISBN 978-606-996-012-7

821.135.1

Cornel Stan

**CREATORI DE
AUTOMOBILE**

Roman

WWW.CORESINET

CUPRINS

Capitolul 1	5
Capitolul 2	20
Capitolul 3	31
Capitolul 4	47
Capitolul 5	59
Capitolul 6	81
Capitolul 7	96
Capitolul 8	115
Capitolul 9	133
Capitolul 10	148
Capitolul 11	160
Capitolul 12	170
Capitolul 13	181
Capitolul 14	194
Capitolul 15	207
Capitolul 16	221
Capitolul 17	232
Capitolul 18	246
Capitolul 19	264
Capitolul 20	283
Capitolul 21	300
Epilog	319

CAPITOLUL 1

Cu cincisprezece ani în urmă, în Madison, Paris și Berlin.

Boeing-ul rula, rula și rula pe pistele întortocheate dintre halele și terminalele babilonicului aeroport din Paris... Ploua cu găleata, o rețea densă de dâre de apă șiroia transversal peste hublouri, două dâre de lumini albastre traversa podeaua. Noapte transatlantică într-un scaun de tortură finalizată cu transa specifică aterizării: între contactul avionului cu pista și poziția de parcare, mintea se dă în carusel între trezie și vise adânci...

Prezentabilul și grizonatul președinte al concernului american de automobile AmeriCars, care domina piața internațională, declama în fața celor cinci mii de invitați la cina de gală: „*Reinventăm automobilul... responsabilitatea noastră tradițională...*”

Blondul și subțirelul președinte al tradiționalului și faimosului Concern automobilistic german DonAuto îi ținea isonul pe limba lui: „*O sută de ani în viitor – noi suntem cei care construiesc mașina de poimâine...*”

Boeing-ul rula, rula și rula... și, mă rog, care dintre ei a inventat de fapt roata?...

În fața ghișeului de check-in din Chicago, doi tați de familie din America de Sud vorbeau cu mare înflăcărare

despre mașini, acompaniați cu aceeași intensitate de neveste, în timp ce băiețașii lor maltratau tastaturile unor cutiuțe electronice. „Epavele alea americane pe patru roți cu sofalele roșii de pe timpul bunicii mele – ferească Dumnezeu să ai rău de mare sau să te înscrii într-un viraj...”

„Da, știu, tu mori după ghiulelele alea nemțești, lucrate la milimetru, ca la croitor, turtite, cu arcuri tari și scaune înguste, dar cu trei sute de cai putere de care nimeni nu are de fapt nevoie, important e să pleci de la stop ca din pușcă, făcând să-i iasă ochii celui de pe banda de alături.”

Boeing-ul s-a oprit în sfârșit de tot; undeva, într-o suburbie a Babilonului, s-a mai găsit totuși un terminal și pentru el. Nicio mișcare, niciun zgomot. Apoi, ca la un semnal, fiecare pasager încercă să se desprindă în felul lui specific de scaun și să iasă din transă.

Vechea mea valioară de cabină, dăruită în timpul studenției de un prieten pilot, m-a scutit măcar de drumul prin coridoarele lungi și labirintice, cot la cot cu mărșăluitorii adormiți, care curgeau din toate direcțiile într-un fluviu spre sala de bagaje. Acestea veneau de peste tot cu întârziere, dacă mai veneau. În valioara mea încăpea echipamentul mai mult sau mai puțin complet pentru un congres de trei zile în State: un costum, trei cămăși, trei cravate, lenjerie de corp, cosmetice în cutii miniaturale, laptop, documente. La aproape toate congresele internaționale de automobile din Detroit aveam prilejul de a vedea câte un coleg la tribună care se scuza

că a trebuit să apară în blugi și pulover – costumul e în bagaj, iar bagajul s-a rătăcit undeva printre nori.

Era o senzație într-adevăr plăcută să mă îndrept doar cu bagajul de mână pe drumul scurt și direct spre ieșire prin hala mare, din sticlă și marmură, strălucind de curățenie și încă goală. O vameșă și un vameș mă așteptau de-o parte și de alta a mării uși de ieșire, doar că eu am luat-o mai întâi spre toaletă. În oglinda care acoperea tot peretele apărui un tip cu cearcăne negre, neras, îmbrăcat într-o cămașă neagră și blugi negri, adică eu eram asta după noaptea transoceanică. Am purces așadar la ras, spălat, curățat și parfumat înainte să dea buzna masele, hai repede, cămașă albă, costum negru, cravată, echipamentul de zbor în bagaj, în trei minute afară. L-am văzut pe Tom care mă aștepta de partea cealaltă a ușii de sticlă. Doar că vameșul și vameșa care o flancau mi-au tăiat drumul. Am realizat rapid scena: la toaletă intrase un tip brunet, drapat în negru cu valiza cu arme în mână, din toaletă ieșise un gentleman palid în costum de gală.

Franceza mea, învățată în cursuri foarte practice, în săptămânile de leneveală în Provence și Bretagne, m-a scutit de formalități prea îndelungate: „Doamnă, domnule, știu, pare ciudat. Vin de la un congres în Madison, prin Chicago și într-o oră trebuie să ajung la o ședință, la un constructor de automobile, în celălalt capăt al Parisului, aproape de Versailles, ședință în care toți poartă costume.

După ședință, diseară, voi zbura de aici spre acasă, la Berlin.

– Bon voyage, Monsieur!

– La revedere!

– Hei, Tom, aștepti de mult?

– De jumătate de oră, de la Versailles până aici a trebuit să traversez tot Parisul, ceea ce în situații fericite, ca astăzi, durează cam treizeci, patruzeci de minute. A fost totul bine în Madison?

– Să zicem că da.

Doar cervicala mă mai dura. Tom conducea pe centura orașului, le Boulevard Périphérique. Avalanșa pestriță de metal curgea greoi pe o sumedenie de benzi. Să încerci să traversezi centrul la ora asta... hmm... asta făceau doar turiștii în mașini închiriate sau aceia care locuiau sau lucrau în perimetrul metropolei. Un viitor donator de rinichi îi imprimă motocicletei lui Kawasaki o traiectorie de fulger, cruciș și curmeziș printre toate benzile, cu două sute de kilometri pe oră, pe care îi simțeau și auzai. Urmără Ducati și Aprilia, în tuneluri puteai distinge foarte bine mărcile pe două roți.



În drum spre Madison zburasem mai întâi din Berlin prin Frankfurt la Chicago, de acolo parcursesem cu o mașină închiriată încă o sută cincizeci de mile pe autostradă. Din Chicago pornisem seara la opt – adică la trei dimineața la noi în Berlin – sub o ploaie de noiembrie rece, mocănească. Farurile Mustangului nu voiau să îmi

arate mare lucru din autostrada asta cu multe hopuri, din fericire era aproape pustie. În stânga nimic, în dreapta nimic, doar postul cu muzică country mă mai ținea treaz. Prin parbrizul pe care șiroia apa apărură deodată două luminițe mici și roșii: o mașină stătea în fața unei bariere la plată. Șoferul tocmai aruncase câteva monede în coș, bariera se ridică, mașina porni, eu stăteam încă pe loc, căutând câteva monede prin buzunare. Un moment mai târziu zburai cu tot cu Mustangul meu roșu doi sau trei metri, aproape până la barieră, datorită unui impuls venit nici eu nu știu de unde, maneta cutiei automate era în poziția neutră, nu știu de ce, poate a fost premoniție, piciorul îl țineam pe frână. Gâtul mă dura cumplit, lovitura venise ca un bici, fără tetieră n-ar fi fost chiar vesel. Coborâi din reflex. Foarte prost reflex... ploua, dar nu cu găleata, ci din milioane de găleți. După baie te simți însă imediat mai treaz. Totuși fără haine ar fi fost cu siguranță mult mai bine. În spatele meu peisajul era umplut de un camion frumos, mare și roșu, cu un bot mare și foarte înalt. Șoferul stătea pe tronul lui cu amortizoare în cer, stătea de adevăratelea, pentru că afară ploua.

Urcai scările ude până la tronul lui, el deschise fereastra și se prezintă politicos:

– Eu sunt Jack. Tu?

– Ești nebun, ce naiba? Aproape mi-ai rupt gâtul!

Jack stătea încremenit în tronul lui, pentru că avea genunchii moi, părea paralizat.

– Îmi pare atât de rău! spuse încet. Mașina din fața ta am văzut-o, dar pe tine, sub nasul camionul meu, cum să te văd? Acum ce să fac? O să suni la poliție?

Doi șerifi necruțători cu sirene urlătoare pe mașină, pretenții de despăgubire ca în State, un șofer care își pierde serviciul.

– Jack, tu ai familie?

– Da, soție și două fete, Laura și Jane, merg la școală. Clasa întâi și a patra.

De sus de lângă tronul lui Jack am văzut că mașina mea nu avea nimic, deși sărise ca o minge de ping pong, eu trăseseam din reflex piciorul de pe frână.

– Cât mai ai, Jack?

– Încă trei ore.

– Fă ochii mari și mergi cu Dumnezeu.

Ochii lui Jack erau deja mari și plini de lacrimi. Nu l-am lăsat să caute termenii unui discurs de mulțumire.



În sfârșit Madison. Am văzut reclama luminoasă a unui motel. Pe el.

– Din păcate nu avem nicio cameră.

În State, când apare un hotel, înseamnă că încă cinci-șase sunt pe aproape. Da, aproape peste drum un Radisson. Nicio cameră.

Nu-i nimic, uite acolo o clădire plată și lungă, clar, un Comfort Inn, buun, se poate parca chiar în fața camerei. Dar care cameră?

– Ce e azi la voi? Nu găsesc nicăieri o cameră.

– Cum, nu știți?

– Ce să știu? În America o cameră de hotel există oricând și oriunde.

– Doar că săptămâna asta avem în Madison marele târg american de vite, Sir, ne-au ocupat unsprezece mii de cowboy. Bărbatul tânăr și palid de la recepție îmi dădu însă o hartă a regiunii, pe care făcuse patru cruci. Deci, hai să îmi încerc norocul.

A treia încercare, un hotel elegant cu rampă acoperită.

Între timp, la Berlin se crăpase de mult de ziuă, cafeaua aburită îmi trezea simțurile – care simțuri, ale mele nu mai existau.

– Fumezi?

– Nu.

– Îmi pare rău, mai avem doar un apartament pentru fumători.

– Și e vreunul înăuntru?

– Nu, domnule.

– Atunci îl iau, chiar dacă ar trebui să fumez imediat un cartuș de Marlboro.

Pereții miroseau a fum. În afară de cada din baie, în uriașa cameră se mai afla un Whirlpool imens, doi pe doi, la distanță perfectă față de televizor. Hai, băiatu', zece minute capul la fund, cu duzele la turație maximă, apoi ceva știri la CNN pe jumătate adormit, după care, hai să vedem cum e patul ăsta cu baldachin.

Conferința începu patru ore mai târziu, prezentarea mea era a doua, dar unui somnambul ca mine care umblă prin nori îi iese totul dumnezeiește.

Conferința adunase referenți excelenți din toată lumea, de la universități, de la centre de cercetare și de la departamente de dezvoltare din industria de automobile. Tema principală din acest an acest era mașina cu consum de trei litri, referatele veneau din toate părțile, discuțiile se purtau până la cel mai mic detaliu științific: noi sisteme de injecție directă la presiuni de două mii de bar, jeturi de injecție extrem de fine, turbocompresoare, supape cu reglaj, combustie optimizată. Cât costă? Ce contează? Facem economie la benzină. Mă gândeam la Mustangul meu roșu și frumos din fața centrului de congrese, cea mai tare mașină trei litri – nu consum de trei litri la suta de kilometri, ci capacitate de 3,8 litri, o asemenea mașină conduce orice om cu ceva stare în State, la o asemenea mașină visează orice om cu multă stare în afara Statelor.



Arealul pe care se află Concernul de automobile FranceForce, lângă Versailles, cu nenumărate hale și clădiri de birouri, era la vreo câteva sute de metri pe partea stângă. Până acolo mai era de trecut peste câteva noduri pe sub și peste alte străzi cu mai multe benzi, cu mai multe rampe de intrare și ieșire una lângă alta. Până și angajații FranceForce greșeau drumul dimineața, fiind obligați să mai facă vreo două ture. Tom reuși de la prima încercare.

În sala de conferințe erau vreo douăzeci de colegi, ingineri specialiști în structura automobilelor, experți în propulsie, specialiști în electronică, tehnologi.

Jean Eydoux de la FranceForce venise la Berlin cu șase luni înainte de această conferință, împreună cu Louis Lagarde de la MotoFrance, cu care lucram deja de trei ani la un nou motor în cadrul unui proiect industrial.

La Berlin, Eydoux intrase direct în subiect:

– Domnule Sturm, de trei ani avem în producție de serie o mașină de oraș cu motor electric și baterie, AmperixX.

Știam prea bine asta, trei mari producători de automobile din Germania erau implicați în mult lăudatul program de vehicule electrice, la fel și americanii, japonezii, italienii, suedezii, toți aveau prototipurile pregătite, dar erau încă sceptici. După al doilea război din Golf, multă lume se temea că va urma o a treia criză a petrolului, cu consecințe grave pentru economie în general și catastrofale pentru producătorii de mașini. Și acum? Curentul electric era produs în multe țări mai ales din cărbune. Francezii aveau însă din centrale nucleare – o bază avantajoasă pentru asigurarea mobilității cu mașini electrice. Doar că acestea existau deja în America în vremea când Theodore Roosevelt era președinte, iar Franklin Roosevelt tocmai se năștea. Baterii electrice se utilizau chiar înainte de a se ridica turnul Eiffel la Paris. În State circulau în acele timpuri mai multe vehicule cu motoare electrice decât cu motoare pe benzină. Plumbul din aripile acestei dezvoltări – bateriile. Acum

bine, din plumb s-au făcut sulf, nichel și cadmiu, ceea ce înseamnă o anumită evoluție, dar nu neapărat o revoluție.

Jean Eydoux îmi citise însă gândurile:

– Da, veșnica problemă. Cu bateria noastră de două sute de kilograme, prea grea și prea scumpă pentru o mașină compactă de oraș, poate cel mult să facă un tur în jurul Parisului, pe șoseaua de centură, ceea ce este inacceptabil pentru clienți. De aceea distribuim mașinile astea momentan pe la autorități – primării, poștă, administrație, peste tot pe unde guvernul le poate impune.

– Clientul ce ar accepta, de fapt?

– O autonomie cam de patru sute de kilometri. Locuitorii marilor orașe parcurg cu mașina, în marea lor majoritate, mai puțin de cincizeci de kilometri pe zi. Așadar, fac plinul o dată pe săptămână, dacă ar fi curent în loc de benzină, cine s-ar crampona de asta?

– Și eu ce pot să fac pentru dumneavoastră?

– Doi litri de benzină oferă, în principiu, mai multă energie decât bateria noastră de două sute de kilograme. Ar trebui să le combinăm cumva.

– Bun, de ce nu cumpărați generatoare de curent de rezervă de la magazinul de materiale de construcții, motor mic de combustie cu număr fix de rotații, un rezervor mic pentru combustibil. Asemenea generatoare se găsesc în toată lumea ca produse de mare serie.

– Prea grele pentru un AmperixX, pe deasupra și prea voluminoase, loc nu e deloc, chiar și portbagajul ar fi prea mic pentru o asemenea instalație.

– Și cu siguranță și prea scumpe, glumii eu. Chestiile astea se găsesc pe orice raft la raionul de produse electrice.

– Mult, mult prea scumpe, comentară amândoi în cor.

– Bun, deci eu trebuie să vă meșteresc ceva care încapă în poșeta unei doamne, ceva care nu cântărește nimic, care nu costă nimic și produce atâta curent cât are nevoie o saună – și, așa cum ne-a răsfățat lumea pe noi inginerii dintotdeauna, să fie gata mâine dimineață, înainte de cafea și dulceață.

– Ei, hai să nu exagerăm, pe roți trebuie să fie în opt luni. Prototipul va trebui să participe anul viitor în mai la un raliu, de la Clermont Ferrand prin munți, pe autostrăzi, pe șosele și pe drumuri de țară, pe circuitul de la Le Mans, cu sosire la Paris, pe Champs Elysées. Obiectivul principal este un consum minim de energie, benzină și curent împreună, pentru traseul stabilit, în timpul stabilit. Dacă facem ceva convingător, putem prezenta trei luni mai târziu acest concept de AmperixX la Salonul Internațional de Automobile de la Paris, oferindu-l, bineînțeles, vizitatorilor și oaspeților pentru testare.



Din biroul meu aveam o priveliște frumoasă către Spree, clădirile rezidențiale și cele ale firmelor, cu arhitectură elegantă, simplă, îmbietoare, într-un adevărat parc botanic învăluit în liniște, atât de aproape de arterele trepidante ale Berlinului.

– Și dacă aș încerca să pun în practică ceea ce îmi trece prin cap, mi-ați da mână liberă?

Ideea îmi venise de fapt în timp ce zburam de la Paris la Berlin, venise ca un fulger – pornind de la hai, să nu cântărească nimic și să nu coste nimic. Dar unui francez nu îi servești desertul înainte de felul principal, nu-i așa?

– Dacă îndeplinește condițiile discutate și mai face și roțile să se învârtă, de ce nu?

– Ce ați spune dacă am vorbi la cină despre asta? Vaporașele cu cină pe Spree sunt un simbol al Berlinului: mâncarea este simplă și rustică, dar consistentă. Supă de mazăre, apoi ceafă de porc afumată cu varză murată și piure de cartofi sau cârnați în sos de bere, pentru amatorii de pește un hering à la Bismarck, ca desert Berliner Luft – nu, nu aer de Berlin – ci o savarină neaoșă. Udate bineînțeles cu bere berlineză Kindl cu un guler de spumă strălucitor de alb, de un centimetru înălțime.

Cei doi erau încântați.

Bâncile vechi ale vaporașului erau tari, însă berea aluneca pe gât ca uleiul, iar vederea de pe Spree către oraș la asfințit îți mergea la suflet.

Louis recita liber din John F. Kennedy: „Sunt un berlinez”.

Vaporul aluneca spre Catedrala din Berlin, pe lângă muzeele Pergamon și Bode. După Friedrichsstraße, Spree se infiltra printre Parlament și noile clădiri din jur, ca un Canal Grande, printr-o arhitectură futuristă. Noua gară principală a Berlinului și Cancelaria Federală

constituiau noile atracții în această galerie de artă modernă.

În timp ce mâncam supa de mazăre am început jocul cu boabele: „La Paris, ca și în Berlin, în orele de vârf varianta optimă de deplasare individuală ar fi un vehicul compact, consumând doar cinci din cei o sută cinci zeci de cai putere în care sunt înzestrate, de obicei, autoturismele. Nici măcar în afara orașelor, pe șosele nu ar fi nevoie de mai mult de douăzeci de cai putere.

Jean Eydoux aprobă:

– De aceea am echipat AmperixX-ul nostru cu un motor electric de douăzeci de kilowați, adică douăzeci și șapte de cai putere..

Hai să trecem la următoarele bobite de mazăre, primele au fost bine digerate:

– Fără un motor cu ardere pe post de generator, curentul ar trebui să fie livrat de baterie, care mai mult de o oră nu ar funcționa. Ca să nu mai vorbim și de încălzirea săracilor pasageri. Cu un mic motor cu piston care poate livra lejer douăzeci de kilowați, o baterie ar mai fi necesară doar ca mică magazie de curent.

Vaporașul glisa încet pe lângă Castelul Bellevue prin adevăratul codru din Centrul Berlinului, în Tiergarten. Bătrânul fluviu Spree lăsa timpul să curgă lin printre secole, în timp ce noi digeram mazărea deja înghițită și număram noile boabe.

Louis Lagarde făcu un semn scurt cu capul:

– Suntem deja pe Loara?